

## 通園バス内の保育の向上を目指した園内研修の試み

|     |   |
|-----|---|
| 著者  | 境 愛一郎, 濱名 潔, 金岡 樹里  |
| 雑誌名 | 共立女子大学家政学部紀要  |
| 巻   | 69  |
| ページ | 85-97   |
| 発行年 | 2023-01   |
| URL | <a href="http://id.nii.ac.jp/1087/00003506/">http://id.nii.ac.jp/1087/00003506/</a> |



# 通園バス内の保育の向上を目指した園内研修の試み

Trial of In-Center Training to Improve Practice on School Buses

境 愛一郎\*<sup>1</sup>、濱名 潔\*<sup>2</sup>、金岡 樹里\*<sup>2</sup>

Aiichiro SAKAI, Kiyoshi HAMANA, Juri KANAOKA

## I. 問題と目的

我が国の保育施設では、子どもの送迎のために送迎バス（以下、通園バス）を運行するものが少なくない。2013年に全日本私立幼稚園連合会が行った調査<sup>1)</sup>では、対象となった全国3487の私立幼稚園うち、83.8%が通園バスを運行していることが明らかにされている。また、登園時間が保護者の通勤時間に依存するなど、幼稚園と比較してバスの運用が難しいと考えられる保育所および認定こども園においても、2021年度調査<sup>2)</sup>により、対象園中18.8%で運行が確認されている。通園バスが運行される背景には、少子化による広域からの園児確保の必要性や都市化に伴う通園圏の拡大<sup>3)</sup>、保護者サービスとしての送迎需要<sup>4)</sup>などの社会的状況があり、保育施設の運営および地域の子育て家庭にとって生命線となる場合すらあると考えられる。

通園バスの普及と合わせて、痛ましい事件・事故も報告される。2011年の東日本大震災において送迎中の通園バスが津波に被災した例、2021年から2022年にかけて立て続けに発生し、大きく報道された車内に取り残された子どもの死亡事故の例は記憶に新しい。このような通園バスの安心・安全を揺るがす事態に対し、国土交通省による車両整備ガイドライン<sup>5)</sup>や全日本私立幼稚園幼児教育研究機構による災害時対応に特化した危機対応ハンドブック<sup>6)</sup>が作成

されるほか、管轄省庁からの安全管理通知等<sup>7)</sup>が都度示されている。また、施設ごとの運行マニュアルの整備状況などにも焦点が当てられる<sup>8)</sup>といったように、具体的かつ強固な安全管理体制の構築が急がれている。

上記のマニュアル等では、「添乗した教職員の判断と行動に園児の安全も委ねられることとなります」<sup>9)</sup>、座席ベルトの着脱等は「同乗する運転手、教諭、保育士等の大人も含めて教育／訓練することが望ましい」<sup>10)</sup>といった文言により、安全運行に係る添乗保育者の役割や研修の必要性に触れている。他方で、通園バス内での保育者の役割は、安全管理に留まらないと考えられる。通園バスは、子どもがほぼ毎日利用し、往復合わせて1時間超の時間を過ごす<sup>11)</sup>生活空間であり、種々の遊びや人間関係が発生する保育環境とも指摘される<sup>13)</sup>。したがって、安心・安全であることはもちろん、快適な車内環境や過ごし方についても考慮される必要がある。実際に、乗務に当たる保育者のなかには、クラスとは異なる集団のなかで交通マナーや規範意識が育まれる場と捉えたり<sup>14)</sup>、子どもにとって乗車時間が楽しいものとなるように簡易な活動を取り入れたりする者もみられる<sup>15)</sup>。通園バスを保育環境あるいは保育時間の延長線上に置くのであれば、保育室や園庭などと同じように、安心・安全と経験的充実との両輪で捉え、ともに向上を図っていくことが理想といえよう。

\*1 共立女子大学 \*2 認定こども園 武庫愛の園幼稚園

しかし、その性質に鑑みて当然ではあるが、先述のマニュアルや運行状況調査では、そうした車内経験の充実や保証の面には触れられておらず、車内での保育者の役割として明文化された資料は見当たらない。また、乗務保育者への意識調査では、「通園バスの中で子どもが楽しく過ごせるような工夫をした方がよい」と考える者は対象中38%に留まること<sup>16)</sup>、遊びや環境構成の実施および質的向上を図るという意識は乏しく、それはクラス担任などの業務と比較した場合に顕著であること<sup>17)</sup>が明らかにされている。加えて、乗務による体力的負担の大きさや登園後の保育時間の圧迫も指摘される<sup>18)</sup>。総じて、場や子どもの経験に対して配慮を要する保育環境<sup>19)</sup>といった認識は薄く、保育者から、創意工夫をしつつ取り組む業務として捉えられていない現状が指摘できる。

安心・安全が大前提であるとはいえ、子どもが日々多くの時間を過ごす場所に対し、彼らの経験面に関心が払われなことは好ましい状況とはいえない。また、保育者が積極的に乗務に臨めないどころか負担感が強調されているとすれば、安全管理業務にも支障を来しかねない。そのため、保育者らのバス乗務に対する視野を拡げ、保育としての質的発展を意識できる機会や組織体制の構築を検討する必要がある。例として、通常の保育実践では、実践の振り返りとそれに基づく計画立案、アイデアや価値観を共有し高め合う組織文化づくりなどを目的とした各種園内研修<sup>20)</sup>が浸透している。これらの手法を応用することで、バス乗務を保育室等での保育と同様に議論できる可能性があげられる。

本研究では、X園とY園で通園バス乗務にあたる保育者を対象に、乗務意欲や車内における保育の向上を目標に行われた一連の園内研修(以下、バス研修)の事例について、アクションリサーチ的にプロセスを説明するとともに、参加者の語りや記録の分析から、通園バスに焦点化した研修の可能性や課題を明らかにすることを目的とする。研究の性質上、ここで筆者ら

の立ち位置を明らかにしておく。第一著者は、以上のバス研修に企画立案者、ファシリテーターとして関与している。第二著者は、協力園を運営する法人役員として企画構想と内部調整を、第三著者は、協力園の保育者として通園バスに乗務しつつ研修主任的な役割を担っている。

## II. 研究方法

### 1. 本研究が扱う園内研修について

#### (1) 協力園と通園バスの概要

幼稚園型私立認定こども園のX園と姉妹園にあたるY園を調査協力園とする。両園は近畿地方の中核市に位置しており、保育定員は540名である。住宅地や大型マンションが点在する地域ということもあり、予てより通園バスが運行されており、全体の約半数の園児がバスを利用している。各園とも3台のバスを保有し、それぞれ3コースを巡る全9便体制(各便のおおよその乗車児数は15名から40名)をとっている。各バスは、専属の運転手1名と保育者1名によって運営され、保育者は慣例的に新任者から選出される。バスの担当となった保育者はクラス担任等を持たず、乗務に専念する。なお、新任者のうち、バス乗務を担当しない者は預かり保育を担当することになる。

#### (2) 協力園の課題と研修実施までの経緯

協力園では、2019年度に預かり保育の内容的見直しを図ったことを発端に、園のすべての空間・時間を保育として価値のあるものにするための取り組みを開始した。バス研修はそうした一環である。研修以前のバス乗務は、新任者が担当するということもあり、車内での安全確保、定時運行、乗降車時の人数確認や情報伝達の確実化に焦点が当たっており、これらは乗務マニュアルでも徹底されている。毎学期末には、クラス担任とは別に振り返りの機会が持たれているが、そこでの話題の中心はいかにミスをなくすかであったという。また、通常は、保育者は1年間乗務を担当したのちにクラス担任とな

## 通園バス内の保育の向上を目指した園内研修の試み

る。しかし、配置状の必要性から、次年度も続けて乗務担当となることを告げた際には、保育者が激しく困惑するといった例があり、担任業務に対して下に位置付ける気風が存在していた。さらに、絵本の読み聞かせや簡易なクイズなど、乗車時間中の活動が日常的に行われていた一方で、その内容を振り返る機会は設けられていなかった。以上のような状況は、通園バスが主要な通園手段となっている両園において、保育を質的に充実させ地域等にアピールするうえでも、意欲的な若手保育者を確保するうえでも改善すべきものであった。

これらを受けて、2021年2月末に、通園バス関連の研究活動を行っていた第一著者に、第二著者が構想を持ち掛けるかたちで研修計画が始動した。翌月には、人員配置上の都合もあり、9年間の保育経験をもつ第三著者が例外的にX園でバス乗務を担当することとなり、現場と研修企画側をつなぐ立ち位置で計画に参加した。最終的に「子どもも保育者も乗りたいバスづくり」をテーマに、園の保育として通園バスを位置付けることを目的に研修をデザインしていくこととなった。

### (3) バス研修の基本コンセプトと内容

以上の目的を踏まえ、研修を以下のコンセプトでデザインした。第一に、保育者が事例について主体的かつ協働的に語り合う「協働型園内研修」<sup>21)</sup>の考えを基本とした。先述の通り、当研修の目的は、車内での実践を保育室や園庭での実践と同等の保育とすることである。事例を持ち寄り、意見やアイデアを交流させる本手法を応用することで、車内での出来事を保育事例

として扱い、柔軟に検討する習慣が形成できると考えた。また、実践や意見の否定を意図的に避け、新しい試みに挑む保育者のプレッシャーを軽減することも意図した。第二に、年度を通して継続的に研修を配置し、前後の実践と関連づけた。これは、研修を定期的な実践報告とその評価改善の機会とすることで、実践に区切りを設け、保育者の目標設定や情報整理を容易にするとともに、相互に保育の変化を意識できるよう意図したものである。第三に、「実践研究」などの表現を意識的に用いた。これには参加保育者への意識付けという意味もあるが、バス担当者は、クラス担任らの振り返りや研究保育などに参加できることが少ないため、同等の機会を保証し、意欲を高める目的もある。第四に、バス研修は初の試みであり、参加者からの要望や提案を積極的に反映したい旨を強調した。

主な研修内容は、表1の通りである。感染症対策、移動負担の軽減のため、第4回以外はzoomによるオンライン形式とした。ただし、同一園の保育者は同室に集合し、対面で議論を行った。研修時間は、基本的に乗務終了後に予定し、1回あたり1時間30分とした。

内容の詳細は次章で触れるため、ここでは簡潔な説明に留める。初回は、通園バスという環境への理解を深めるため、運行率などのデータや車内での活動の特性に触れた先行研究を紹介したうえで、参加者間で自園のバスの特徴について話し合うワークを行った。第2回は、現状の悩み・課題の共有と今後の実践プランの策定を目的とする座談会、第3回は、一学期中の実践に対する振り返りを中心に置いた。第4回は、

表1：2021年度バス研修の実施時期と内容

|     | 実施時期     | 研修内容                          |
|-----|----------|-------------------------------|
| 第1回 | 2021年6月  | 通園バスの実態に関するクイズと保育環境としての特性を考える |
| 第2回 | 2021年7月  | 乗務における悩み相談と今後の方向性の検討          |
| 第3回 | 2021年8月  | 一学期の振り返りと今後の展望についての語り合い       |
| 第4回 | 2021年10月 | 第一著者が各バスに乗車する公開保育             |
| 第5回 | 2021年11月 | 事例研究後の実践報告                    |
| 第6回 | 2022年1月  | 他園の園長・保育者を招いての研究報告            |

完全な対面形式で実施し、第一著者が各バスに乗車して特徴的な取り組みや子どもの様子をカメラで撮影した後、それらをバスの実践例として紹介しつつ、当該バスの保育者が実践の経緯や意図をさらに語るといった形式で進めた。第5回は、前回の研修を踏まえた実践報告である。最後の第6回は、一年を通じた実践のプロセスを整理したスライド資料を園ごとに作成し、通園バスを運行する他園の園長・保育者を招いて発表する研究会とした。全研修を通して、第一著者が司会進行を担当し、第二著者が研修の総括を行った。

なお、研修をきっかけに、バス内の保育を園のブログにアップする、保育者間で限定的に担当するバスを入れ替える、保育をビデオ録画し振り返る、姉妹園に限って車内の公開保育を行うといった乗務担当者の裁量による自主的な試みも行われていた。

#### (4) 研修参加者

研修参加者は、各園でバス乗務を担当する6名である。X園の保育経験9年の保育者は第三著者であるが、研修参加者・研究協力者として扱う際はA保育者と表記する。Y園のD保育者は、前年度に預かり保育を担当しており、バス乗務は初めてである。

表2：研修参加者一覧

| 協力者  | 所属 | 保育経験年数 |
|------|----|--------|
| A保育者 | X園 | 9年     |
| B保育者 | X園 | 1年     |
| C保育者 | X園 | 1年     |
| D保育者 | Y園 | 2年     |
| E保育者 | Y園 | 1年     |
| F保育者 | Y園 | 1年     |

## 2. 分析の対象と方法

### (1) データの収集について

全研修と乗務が終了した2022年3月上旬、研修および一年間の実践の振り返りを目的としたグループインタビューを実施した。X園からは業務の都合によりA保育者とB保育者の二名、Y園からは三名全員の協力が得られた。インタビュー時間はどちらも約80分である。インタビューでは、バス配属が決まった当時の意識を尋ねることからはじまり、印象的な研修内容について率直な感想を求め、最終的に一年を通じた研修と実践を振り返るといった流れを基本とする半構造化面接の形式で進めた。主に第一著者が進行し、状況に応じて第二著者からも補足質問を行った。また、各研修時に参加者持ち回り作成された研修記録（簡易な会話記録に若干の感想を加えたもの）も分析対象とする。

### (2) データの分析について

録音したインタビューを文字起こしたうえで質的に分析する。分析手順は、テキストの内容を数段階のコードによってデータベース化する質的データ分析法（佐藤, 2008）<sup>22)</sup>を参考に設計した。手順の限定的な援用にとどまるため、使用するコードの名称等は独自のものをを用いている。まず、データをスプレッドシート上に転記し、それぞれの発言をセルによって区切った。その際、一人の話者が長く語り、複数のことに言及していると判断できる場合は、話題ごとにさらに区切りを設けた。次に、区切られた各語りにその意味を端的に示す一次コードを付し、さらに、それらをトピックごとに仕分ける二次コードによって整理することで、各段階での保育者の意識や研修に対する評価を捉える。合わせて、先述の研修記録を、語りを補足する資料として関連付けて検討する。

## 3. 倫理的配慮

研修・研究計画は、第二著者を通して法人の理事長および各園長の承諾を得た。研修に参加する保育者には、あらかじめ研究として発表する可能性を説明した。また、研修後の反省会は、

通園バス内の保育の向上を目指した園内研修の試み

表3：最終的な振り返り兼インタビューから抽出された各種コード一覧

| 二次コード          | 一次コード            | 一次コードの詳細                       |
|----------------|------------------|--------------------------------|
| 配属時の乗務への印象     | 人事上の必然           | 慣例的に新任者が担当する仕事として淡々と受け入れる      |
|                | 経験に基づく意欲         | 過去の乗車経験に照らしてバス担当を肯定的に考える       |
|                | 土台のない実践          | 保育実践として発展していくイメージが持てない         |
|                | ワンオペ状態           | 隔絶された空間を一人で担当することへの不安          |
| 参加以前のバス研修のイメージ | 車酔いと戦いの戦い        | 揺れる車内で長時間乗務することへの不安および実際に生じた症状 |
|                | 類推不能             | 研修内容が具体的にイメージできない              |
|                | 成果責任             | 研修に対する結果を求められるのではないかとプレッシャー    |
| 第1回の感想と評価      | 伝達型園内研修          | 上意下達的に乗務の在り方が支持されるイメージ         |
|                | 数値化による環境理解       | バスの利用率や車内での活動傾向の把握による環境観の発展    |
|                | 外部との初接触          | 担当するバス以外の状況に触れたことによる視野の広がり     |
| 第2回から第3回にかけた変容 | 保育デザインの土台        | 自身の実践を構想していくうえでの基礎的な視座や知識の形成   |
|                | 保育観の展開           | 固定化していた選択肢や認識の打破               |
|                | 意図的なデザイン         | ねらいや状況に応じて保育を展開する              |
| 実践研究の習慣化       | 責任感と向上心          | 保育者の価値ある仕事の一つであるという認識の高まり      |
|                | インフォーマルコミュニケーション | 研修外の雑談や相談を通じた情報交換とその効果         |
|                | バス参観             | 自主的な担当入れ替えやビデオカンファレンスとそれらの効果   |
| 第4回の感想と評価      | チーム通園バス          | 運転手を含めた全担当者の連帯感                |
|                | 方法論的発展           | 他のバスや園の実践に触れたことによる具体的なアイデアの獲得  |
|                | 実践の相互肯定          | 肯定的な感想や助言を通じた実践に対する自信や意欲の向上    |
| 第6回の感想と評価      | 第三者視点の取得         | 講師（外部者）からの指導助言による選択肢などの広がり     |
|                | 課題意識に対する共感       | 他園も同じ課題や悩みを持つと知ったことによる安心感      |
|                | 「よさ」の言語化         | 準備から発表までを通して自園のバスの文化や特徴を再認識する  |
| 一年間の実践の振り返り    | 積極的連携への期待        | 他園からの事例発表などより多くの情報に対する欲求       |
|                | 意図に接近する姿         | 自身がデザインした保育を通して子どもが育っていく過程の実感  |
|                | バス文化の成立          | バスの生活習慣や共同体意識に対する帰属意識          |
|                | 保育におけるバスの位置づけ    | 子どもの園生活や保育者の仕事におけるバスという存在の定位   |
|                | 「作りこむ」から「作り出す」へ  | 子どもや状況に応じて柔軟に実践を構築する構えの獲得      |
| 研修全体の感想と評価     | 保育者としての成長実感      | 乗務を通して知識や技能、想像力などが向上したという自己評価  |
|                | 「見られる」は「認められる」   | 研修の対象とされることで業務への意欲や自信が高まる      |
|                | チェックポイント         | 定期的な研修が振り返りや試行錯誤を進める節目として機能する  |
|                | チャレンジの後押し        | 事例研究型の研修の存在が新しい試みの理由となる        |
| 取り入れてほしい内容     | 交流と発展の場          | 同僚との交流や情報交換の場としての研修の意義         |
|                | 乗務担当者以外の参加       | クラス担任などバス乗務に携わらない保育者を交えた研修     |
|                | バス停周りの検討         | 保護者対応や保護者組織の改善を目的とした研修         |
|                | 法的根拠づけ           | 法律など運行にかかる基本的事項の講習             |

インタビュー調査における手続きに準じて、音声の録音や個人情報の取り扱い方法について同意を得たうえで進めた。本稿に掲載する資料については、協団法人の研究規定等に照らして問題がないことを確認している。

### Ⅲ. 結果と考察

#### 1. 分析結果の概要

分析の結果、保育者らの語りは35種の一次コードと10種の二次コードに整理された。各コードの内容と対応関係、定義あるいは意味の詳細を整理したものが表3である。インタ

ビューは、バスへの配属当初から一年間を振り返るといった時系列を意識した構成であったため、トピックを整理した二次コードは概ね同様の流れに沿うものとなった。そのため、以下では、二次コードを軸に、研修プロセスや内容についての詳細な説明と、それに対するインタビュー段階での保育者の評価や感想を交える形式で考察を進めていく。なお、本文中の一次コードは<>を付して示す。

#### 2. 研修全体の流れと参加者の評価・感想

##### (1) 配属時の業務への印象

インタビューでは、今後の通園バスの運営や

研修方法の参考にするため、否定的な内容も含め、むしろ積極的に語ってほしいことを開始時点で説明した。そうしたなかで、バス担当となったことを明確に倦厭していた保育者はいなかった。基本的に、新任保育者は〈人事上の必然〉として受け入れ、自身が子ども時代にバス通園をしていたB保育者は、保育者として再びバスに乗ることが楽しみと感じていた（〈経験に基づく意欲〉）。2年目以上のA保育者とD保育者も、これまでとは異なる役割を肯定的に捉えていた。

一方で、E保育者とF保育者からは、揺れる車内で保育をすること（〈車酔いと戦い〉）、園から離れた空間を保育者一人で担当すること（〈ワンオペ状態〉）に懸念があったと回想した。また、上記のようにバスに乗ること自体は楽しみだったと述べたB保育者は、「挨拶とか以外にはどんな活動をしたらいいんやろう」と、保育として展開していく視点やそのためのアイデアがなく不安であったとも述べた（〈土台のない実践〉）。以上は、前章であげた実践としての発展性に乏しいというこれまでの両園の課題とも重なっており、その改善を目的に、当研修が構想されデザインされることになった。

#### （2）参加以前のバス研修のイメージ

A保育者以外の保育者には、年度内の研修スケジュールが大まかに決まった4月下旬に研修実施が知らされた。協働型園内研修としての方向性も伝えられていたが、内容についてはイメージが持てず（〈類推不能〉）、コスト等に対する成果を求める研修（〈成果責任〉）、講師らが特定の方法を指示する〈伝達型園内研修〉と想定する保育者もあった。

#### （3）第1回の感想と評価

初回（2021年6月）の研修では、通園バスを保育環境として考える視点を共有しつつ、今後の研修に向けて参加者のニーズを探るため、通園バスの環境的特徴を考える講義とそれを踏まえたフリーディスカッションで構成した。講義では、先行研究から、私立幼稚園および地域ご

とのバスの運行率<sup>23)</sup>、平均所要時間<sup>24)</sup>、車内で子どもらが展開する活動の種類や運行に応じた生起数の変化<sup>25)</sup>など、通園バスの特徴を数的に示す情報を選定し、「この数字はなんでしょうか？」といった問いに各園で相談して答えるクイズ形式で提示した。また、第一著者が他園の通園バスに同乗して撮影した写真のなかから、以上の講義内容に対応するものを、当該園の許可を得たうえで紹介した。その後は、講義を踏まえて自園の特徴を考えるワーク、研修のなかで知りたいことや扱ってほしいテーマを考えるワークへと移行した。

講義に対して、保育者らは予想以上に新鮮な反応を示しており、「ほかの園もバスを使っていると、何分間乗っているとかを見たら、ちゃんとした保育の時間なんやなと思えた」（D保育者）と、バスが保育の一部であるというテーマに説得力を与えていた（〈数値化による環境理解〉）。また、参加者にとってはこの研修が〈外部との初接触〉であり、自園で運行されるバスの特徴を知ると同時に、実践のヒントを他のバスから得るといった発想をもたらし、その後の自主的な実践研究や研究報告のきっかけの一つとなっていた。「じゃあ、そこから考えていこう」（B保育者）という〈保育デザインの土台〉との評価もあり、研修計画の導入として効果的であったといえる。

#### （4）第2回から第3回にかけての変容

第2回研修（2021年7月）では、研修の主導権を参加者側に徐々に移行することと、実際に実践を工夫していくための準備を目的に、事前に参加者から募集した悩み・課題に第一著者が答えつつ一部をグループディスカッションのテーマとして協同的に検討する研修とした。寄せられた主な相談は、他園における車内の感染症対策や安全マニュアルの状況を知りたいということ、車内でできる活動を具体的に知りたいということであった。前者の内容は、新型コロナウイルスのまん延防止措置下であったこと、全国的に事故防止への注目が高まる事件が発生

通園バス内の保育の向上を目指した園内研修の試み

| R3 1学期 バス <sup>※</sup> 振り返り <sup>※</sup>   |   |  |
|--|---|--|
| できたこと/続けていきたいこと (Keep) <sup>※</sup>  | 難しかったこと (Problem) <sup>※</sup>  | 次の学期に頑張りたいこと (Try) <sup>※</sup>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>子ども一人ひとりを受け止めることができたので2学期も続けて安心したバス生活を送れるようにしたい。</li> <li>【豊かな雰囲気の中でゆったりとした時間を過ごす】ねらいにしていたので、言葉遣いや雰囲気を整える事で子ども達も思いやりの言葉を口にして表現する子が多かったように思う。</li> <li>バス停(移動など)のトラブルがあった際も他の先生と協力して素早く対応する事ができた。</li> <li>安全について子ども達と一緒に考え、ルールを守ってバスの保育ができた。</li> <li>季節感のあるものを環境として準備する事ができた。</li> <li>バスの中のルーティーンを作る事ができた。(気温調べ、当番活動、返事、声掛けなど)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの約束を守りつつ楽しめる活動を考えることが難しかった。</li> <li>自分の気持ちを伝えることが苦手な子どもへの関わりや連絡関係が築かれていない子どもがいる。</li> <li>保護者との関わりをもっと深めたい。</li> <li>子どもを陣ろしながら周りの様子を見ること。</li> <li>前に立って話す、言葉が出てこなかったり、うまくまとまらなかったりした。</li> <li>時間が短く、決められた中で一人ひとりとじっくり関わる事が難しかった。特に発達が気になる子の個別の関わり難しく保育ができなかった。</li> <li>準備が足りない面もあり、子ども達がクイズに飽きてしまう等困った。</li> <li>関係が築けていない子、保護者とも担任ともコミュニケーションが取れなかった。</li> <li>昼寝室前に出て寝る事が難しかった。</li> <li>ケガの連絡<sup>※</sup>連携<sup>※</sup></li> <li>少人数のバス停と大人数のバス停のコミュニケーションの差ができる。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>夏休みの間にしっかりと準備をして、マンネリ化しない保育ができるようにしたい。</li> <li>個々の成長を感じ褒める言葉掛けを行う等、子どもが「見てもらえている」と思えるように関わっていきたい。</li> <li>コースごとの取り組みを考える。</li> <li>バス内でできる活動を考える。</li> <li>子ども一人ひとりと丁寧に関わる。(目を見て話す、声を掛ける、バス外でも関わる)</li> <li>口うるさく言うのではなく楽しくバスでのルールを守るように保育する。</li> <li>担任の先生、保護者とのコミュニケーションを取る。</li> <li>ブログの更新を増やしてバスの中での様子を知ってもらおう。</li> <li>子どもを巻き込んだ遊びの展開をしたい。</li> </ul> |

図1：X園で作成された「1学期の振り返り」

していたことなどを反映している。これらに対しては、自治体や施設が公開している資料やwebサイトを収集し、第一著者の解説のもと全員で簡単に目を通し、気づいたことを共有した。研修記録には「仕切りを付ける、イオンクラスターを装備」など、自園で行っていない取り組みがメモされている。また、マニュアルについては、運行規定や事故対応が詳細に記される一方で、保育者らが期待した保育に関する内容は少ないことがわかり、バスの保育を考えることが新しい取り組みであることが改めて意識された。

後者の活動については、現状での取り組みや情報収集の方法を参加者間で議論した。その結果、両園ともスクールバスや観光バスなどで車内での余興として行われるバスレクリエーション(通称「バスレク」)に関する書籍やwebサイトを参考にしたことがあると確認された。同

時に、その多くがクイズなどの単発消費型のコンテンツであり、前回の研修で触れた乗降車による人数の変化にも対応していないことから、臨機応変かつ長期的な視点を要する保育とはなりにくいという問題が浮かび上がった。これを踏まえ、今後の実践の方向性として、子どもの興味・関心や時節に応じて短期から長期の計画を構想し、生活共同体的に文化を作り上げる保育の視点を持つこと、具体的には、コースの違いや季節の変化など、その時らしさ、その場らしさを積極的に取り入れることでまとまった。

約三週間後の第3回研修(2021年8月)では、事前に各園の乗務担当者で行った学期の振り返りを発表しあい、現状での課題や手ごたえを共有した。図1は、その際に提示されたX園の振り返り記録である。クラスごとの振り返りで用いられる様式に参考に、「できたこと/続けていきたいこと」「難しかったこと」「次の学期に

頑張りたいこと」のアイデアが整理されている。ここからは「季節感のあるものを環境として準備することができた」「バスの中のルーティンを作ることができた」と、第2回研修の方針が少しずつ実践されていることがわかる。実際に、気温を表示する大型電光掲示板の下を通るC保育者のコースでは、通り際にそれをチェックして気温表に書き込む活動が習慣化しつつあった。

この間の実践の変容は、インタビューでも述べられており「最初は紙芝居を読むとか一つの活動をする保育をしていたんですけど、人数に合わせて活動を変えとか、話し合いの時間にするとか、風景から何かを見つけるっていうような活動に変わっていった」(E保育者)のように、<保育観の展開>と活動の<意図的な選択>が自覚化されていた。合わせて、「ちゃんとした保育、お部屋と変わらない」(D保育者)などと、認知的な点でも<責任感と向上心>が参加者のなかで明確化した時期でもあった。

#### (5) 実践研究の習慣化

第2回、第3回の研修と同時期に、車内での取り組みについて雑談を交えてこまめに報告しあう<インフォーマルコミュニケーション>が日常的に行われるようになるとともに、各園で自主的な実践研究が行われるようになる。この背景には、研修のなかで、具体的な保育の方向性が提示されたこと、自他の実践を見比べる方法に手ごたえが得られたことがある。実践研究は、乗務担当者の発案、要望により、管理職者等の承認または協力を得る形で進められた。なお、第一著者がこの取り組みについて知ったのは、第3回の研修時であった。

X園では、手の空いた主任保育者に乗務を交代してもらい、互いのバスに乗りあって情報を共有する形式の<バス参観>が行われた(A保育者「お時間いただいて、違う先生に乗ってもらったりして、見てみよう。…どういふ雰囲気ややってのるかお互い見合おうかと」、B保育者「どんなふうに声かけているのか細かいと

ころまで見られるっていうところがうれしかった)。一方のY園では、管理職者が同乗して実践をビデオ撮影し、担当者間で見返すといったビデオカンファレンス形式の<バス参観>が行われた。こちら、「バスは日誌などの記録がないので、毎日自分が何をやってたか全然覚えてなくて。ビデオに撮ることで、こんな会話してたんやとか、この子とよくかかわっているとか、自分の動きをじっくり見ることができた。それで次はこうしようとか…2学期のバスの中の保育につながった」(D保育者)と、実践を修正する直接的なきっかけとして機能していたと語られた。

こうした活動が、3台のバスの保育者に運転手も含めて保育を模索する<チーム通園バス>の意識にもつながり、研修以上にこの時期の保育に大きな影響を与えていた。

#### (6) 第4回の感想と評価

保育者主導で試行錯誤が進みつつあることを受けて、二学期最初の第4回(2021年10月)の研修は、前回研修から今までの保育の発展を改めて評価しあうこと、さらなる実践の発展可能性を開拓することを目標に設定した。また、すでに多くの試行錯誤を行っていた保育者から、実際に見てほしいという要望もあった。初の完全対面形式とし、事前に外部講師である第一著者がすべてのバスに乗車して特徴的な環境や子どもの姿などを写真で撮影したうえで、それらをスライドショーとしてスクリーンに投影、当該バスの保育者が環境構成の背景や子どもの意図を解説した後、ほかの参加者が意見や感想を返す流れで進行した(一人当たり約30分)。研修は二日に分け、一日目はY園で、二日目はX園でそれぞれの保育者の実践を対象に検討した。参加者は、会場を相互に行き来し、実際にバスや記録資料などを見られるようにした。

第一著者は、各保育者の取り組みを肯定しつつ掘り下げることを基本姿勢に、季節にちなんだ壁面構成や先述した気温表などがとところどこ



写真1：給食の食材を解説するA保育者



写真2：6月から毎日記録される気温表

ろに見られたこと、当日の給食に使われる食材を解説したり、絵本の読み聞かせや当番活動を導入したりするなど、バスごとの習慣の違いが際立ってきていたこと、線路沿いを走るバスでは特定の電車が建物の隙間から見えるかどうかや日常の些細な関心事になるなど、コースが活動に反映されていることなどを写真によって示した（例として写真1、写真2）。

この研修は、率直に「自分が工夫したことを見ていただけるとうれしい」（B保育者）といったように、＜実践の相互肯定＞によって自信や意欲を高めるものとして機能していた。また、互いの取り組みを写真と解説、一部については実物を伴って紹介しあったため、さらなる＜方法論的発展＞を得たという保育者もあった。特に、Y園の保育者にとって、X園で担任保育者との連絡用に用いている簡易メモが印象的だったようで「Y園には習い事に行くか行かないかを伝える担任宛ての小さい手紙があるんですけど、それを一人一人手書きで書いていて…保育の足を引っ張られていると感じていた」（E保育者）と、習慣化している部分に改善の余地を見出していた。簡易メモは、これまでの研修で話題となったことがなく、第三者が各園の特徴を抽出し、対面形式で実物に触れられる今研修の成果であったといえる。同様に、第一著者がバス停ごとに保育者の役割分担やコミュニティがあると指摘したことなども新鮮な観点

だったようで、＜第三者視点の取得＞により、実践研究の選択肢が拡大する可能性が示唆された。

#### （7）第6回の感想と評価

これまでの研修を通して、自分以外の実践や考え方に触れたい、自身の実践に対する意見をもらいたいという要望が高まっていた。そこで、今年度の研修の集大成として、他園との合同による研究発表会を企画することとなった。第5回（2021年11月）の研修で、前回研修後の実践状況を交換したのち、研修の方向性や形態、実施時期などを参加者で協議し、最終的にX園とY園がホストとして他園を迎え、一年間の実践の変化を時系列に沿って紹介していく方向で一致した。前例のない試みであったため、ゲスト園は第一著者が機縁法で選定することとなり、九州地区で通園バスを運行するG幼稚園とH幼稚園から協力を得た。G幼稚園は担任が、H幼稚園は副担任が乗務を担当している。

第6回（2022年1月）に際しては、園ごとにそれぞれの保育者が実践事例を紹介するオムニバス式のスライド資料を準備した。主な発表内容は、「バスでしかできない自己表現」（A保育者）、「のびのびと過ごせる環境としてのバス」（B保育者）、「何気ない日常から生まれた気温調べ」（C保育者）、「子ども発の地図調べ」（D保育者）、「表示による安心できる環境」（E保育者）、「身だしなみチェック表、季節感を感じ

られる環境」(F保育者)である。資料の作成時は、第一著者と第二著者が形式面を中心に助言した。当日は、ゲスト園の園長および乗務主任が参加し、各20分間の発表の後、約30分の質疑応答および情報交換を行った。

発表会に対する感想・評価では、まず、<課題意識への共感>が得られ不安が軽減されたことが語られた。例えば、B保育者は、情報交換の際に、保育者の死角で起こる子ども間のトラブルに悩んでいることを相談した。それに対し、ゲスト園の保育者らが傾きながら話を聞いてくれ、H園の園長からは、トラブルを完全になくすことは難しいため、全体に目を配りつつもリラックスして保育をすることが肝要であるという意見を得たことで、自分だけの問題ではないことを実感できたという。また、発表までの作業を通して「自分がやってきた保育のよさをすごく感じられて、達成感みたいなのを感じられた」(E保育者)と、実践の独自性や工夫を改めて意識することができたという評価もあった(<「よさ」の言語化>)。他方、今回は他園に向けて実践を発信することが主目的であったため、今後はより他園のバス事情や実践事例に触れられる機会が欲しいといった<積極的連携への期待>の声も全保育者からあがった。

#### (8) 一年間を通した実践と研修の振り返り

以上、研修の推移とともに各内容に対する保育者らの評価や感想を明らかにしてきた。ここでは、内容的に関連する「一年間の実践の振り返り」「研修全体の感想と評価」「取り入れてほしい内容」を合わせて検討する。

「一年間の実践の振り返り」として、A保育者とB保育者からは、実践を重ねる中で子どもたちが保育者のねらいや働きかけに呼応するように変化していくプロセス(<意図に接近する姿>)や、バス独自の生活習慣や帰属意識が形成されていくプロセス(<バス文化の成立>)に携わることができた点を成果にあげた。インタビューの中でB保育者は「季節に合わせた活動などを行ってきたが、最近子どもたちの方

から外の景色に目を向ける姿があって…やってきたことを子どもたちがしっかり受け止めてるんだなと感じられる」と述べ、挨拶の習慣や他の子どもへの気配りの面でも、子どもたちの成長を実感できたと振り返った。こうした経験のなかで<保育におけるバスの位置づけ>がはっきりと理解され、実践自体も<「作りこむ」から「作り出す」>スタイルへと変容していったという。また、保育経験1年目のE保育者とF保育者は、乗務を通してクラス担任を持つよりも多くの子どもたちとかかわったことで<保育者としての成長実感>が得られたと実践を総括した。

研修全体に対しては、両園の保育者とも、取り上げられたこと自体が保育への意欲や自信につながったと評価した(<「見られる」は「認められる」>)。A保育者の「やっぱり見てもらう、そして認めてもらう、ほかの先生にここがいいねとか、ここをこうしたほうがいいのかもねとかいろいろ教えてもらえたことがすごく学びにつながったし、それを子どもたちに返せた」という語りに表現される通り、相互に肯定的な意見を交わすことが、実践と振り返りのサイクルを推し進めたと考えられる。合わせて、月に一度のペースで研修が設けられていることが、定期的な実践の評価や改善の節目となり(<チェックポイント>)、結果的に保育者らの<チャレンジの後押し>となっていた。前述の「実践研究の習慣化」とも関連し、研修が保育者らの<交流と発展の場>の形成のため機能していたことが語られた。

インタビューの最後に、研修の不満点もしくは今後取り入れてほしい内容を尋ねた。それに対しては、クラス担任保育者など<乗務担当者以外の参加>により、バスとクラスの生活の連続性を高めること、保護者対応やバス停の保護者グループの運営など<バス停周りの検討>を進めること、乗務に関連する交通法規等を警察などの専門家から学んでみたいこと(<法的根拠づけ>)があげられた。一番目のクラス担任

等との合同研修は、研修開始当初から要望されていたが実現できなかったものである。実践を通して、保育に対する通園バスの位置づけが明らかになったことで、そうした要望がさらに高まったと思われる。

#### IV. 総合考察

これまで、参加者の感想や評価をもとに、各研修の効果や意義を個別に明らかにした。本章では、以上を踏まえて通園バスに焦点を当てた園内研修の可能性と課題を考察する。

##### 1. 本研修の主要な特徴

本研究の成果は、試みた園内研修の形態と不可分である。反証と応用の可能性を担保するため、前章の分析結果を踏まえ、参加者の感想や評価の前提にあると思われる特徴を次のように整理する。第一に、バス車内での子ども・保育者による活動を保育であると考え、その質的な向上を目的に置いていることである。第二に、実践上の工夫や印象的な事例を写真等に記録し、講師・参加者間で批評し合うカンファレンスや事例研究会の形態を軸としていることである。第三に、月1回の頻度で通年開催する継続的な活動として計画したことである。第四に、講師や管理職による指示・指導ではなく、参加者による主体的な試行錯誤を重視する「協働型園内研修」を基本とすることである。最後に、初期の研修では、各種調査や他園の安全マニュアルなど、通園バスを俯瞰的に捉えるための情報提供を行っていることである。

##### 2. 本研修が保育者・組織にもたらす可能性

###### (1) 試行錯誤の端緒を開く

通園バスは、要領・指針で一切言及がなく、保育室など他の環境と比較して公開されている情報も極端に少ない。したがって、保育者によっては、自身が過去に乗ったバスのほか参照できるものがなく、実践を展開するうえでの予備知識やアイデアが不足することが考えられるほか、そもそも能動的に試行錯誤する対象と認識されていない場合すらあり得る。通園バスを研

修の題材に取り上げ、新たな情報や意見に触れることは、通園バスを探究の俎上に載せるきっかけとなり得る。安全性の向上に取り組む場合でも、こうした研修の実施は、保育者の主体的な思考や情報収集を促す点で有効といえる。

###### (2) 乗務に対する意欲を高める

保育者の大小さまざまな工夫やその意義を話題に取り上げ、肯定的に議論することで、乗務に対する向上心が高まる可能性がある。また、それを継続的に行うことで、車内での保育を通じた子どもや自身の変化に触れることとなり、責任感や自信にもつながり得る。とりわけ、バス乗務を主務とする保育者にとっては、自身の役割が周辺的なものではなく、クラス担任等と同じく重要なポジションにあると認識できる機会となり、組織運営的なメリットもあると考えられる。

###### (3) 保育の領域を拡張し統合する

研修で定期的な実践を検討することを通して、通園バスが意図的に環境構成や働きかけを行い、それによって子どもの生活が変容する保育の場であるという認識を促すことができる。また、そうした視点から、担任との連携により車内と車外の生活に連続性を持たせようと考えたり、園生活全体に対するバスという場の役割を見出そうとしたりする発想が生じる。これらは、園が子どもを預かるすべての時間を保育と見なし、質的向上や説明に努めようとするものと考えられる。クラスでの活動と比較して取り上げられることの少ないバスなどの場に焦点を当てることで、その園の保育の領域を拡張しつつ、絶え間ない生活としての整合性を図ることが期待できる。保育の質という観点で考えれば、より配慮が行き届いた生活を志向するものといえるだろう。

###### (4) 保育者の主体的な探究と成長を促す

上記のように、研修を通して保育者の保育に対する意欲が高まる可能性がある。他方、研修が予定されることは、保育者らに何かしらの工夫を行い、発表することを要求する圧力ともな

りかねない。いずれの場合でも、保育者に研修外での主体的な情報交換や実践研究を促すといえる。合わせて、独自に行う保育参観やビデオカンファレンスなどを組織として支援することで、研修に際して保育者が個々に悩む状況を防ぎつつ、実践の探究を習慣化できる可能性がある。協働型園内研修は、個別の研修による成長よりも、継続的に成長する組織文化の形成に重きがあり、本研修の成果はそうした点と一致する。

#### (5) 非常勤乗務担当者等の養成

通園バスの運行においては、「バスマザー」などと呼ばれる非常勤職員が乗務に当たる例がみられる<sup>26)</sup>。こうした職員は、保育関連の資格を持たない場合があり、保育者との意思疎通の機会も限られる。彼らの養成に本研修を応用することで、園の理念や方針を共有し、保育のなかに包摂できる可能性があると考ええる。

### 3. 本研修の課題および今後の方向性

#### (1) 担任を兼務する乗務者等への応用

本研修の計画とそれに基づく成果は、担当の保育者が乗務に専念する協力園の体制にかなり依存している。クラス担任保育者が乗務を兼ねる場合では、必然的に研修の回数や頻度を調整する必要があるだろう。また、本研究で参加者が自主的に取り組んだ保育参観なども時間的な制約が大きく、同様に行うことは困難と考えられる。一方で、担任業務等と比較した際の意識差<sup>27)</sup>を軽減し、子どもの園生活の一体的な理解と質的向上を図るという点においては、乗務を兼ねる担任保育者にこそ、前節に述べた可能性をもつ研修が有用であるともいえる。今後は、そうした保育者が可能な限り少ない負担で参加できる研修デザインを模索し、成果を検証していくことが必要である。

#### (2) 保育の具体的な変化に関する検討

本研修は試行段階であり、保育の質的な向上を目的としながらも、参加者による感想や評価の分析にとどまっている。実際の研修場面においては、保育者が通園バスについて何かしら試

みたという事実が無条件に評価される状況であり、試みの成果にまで踏み込んだ議論が十分に行われたとは言い難い。筆者ら企画者側で、個々の発言を解するための評価軸や効果的な助言を行うノウハウが不足していたことも大きな反省点である。バス研修を適切に活用するうえでは、研修に伴う子どもや保育内容の変化について実証的な検討を行い、具体的に成果や課題を論じていくことが欠かせない。また、探索的な側面が強い研修プロセスを定式化し、ファシリテーターの役割や備えるべき知識等についても明らかにしていくことが必要と考える。

### 引用文献

- (1) 全日本私立幼稚園連合会 (2013) 平成25年度・私立幼稚園経営実態調査報告.
- (2) 日本保育協会 (2021) 保育園・認定こども園での通園バスの運行状況実態調査の結果.
- (3) 八幡眞由美 (1999) 保護者から見た園バス通園の実態と課題 1. 明和女子短期大学紀要, 14, 81-92.
- (4) 住田正樹・山瀬範子・片桐真弓 (2012) 保護者の保育ニーズに関する研究: 選択される幼児教育・保育. 放送大学研究年報, 30, 25-30.
- (5) 国土交通省 車両安全対策検討会 (2013) 幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドライン.
- (6) 全日本私立幼稚園幼児教育研究機構 (2012) 私立幼稚園における震災対応ハンドブック.
- (7) 文部科学省総合教育政策局男女共同参画共生社会学習・安全課 (2022) 学校生活におけるバス利用に当たっての児童生徒の安全管理の徹底について (周知).
- (8) 前掲 (2)
- (9) 前掲 (6)
- (10) 前掲 (5)
- (11) 西村美穂 (2012) 通園バスに関する保育

通園バス内の保育の向上を目指した園内研修の試み

- 者の考えと課題. ライフデザイン学研究, 8, 223-233
- (12) 前掲 (2)
- (13) 境愛一郎 (2020) 保育環境としての通園バスの特質と機能: 車内での活動内容と運行時刻表との関連性に着目して. 乳幼児教育学研究, (29), 11-22.
- (14) 前掲 (11)
- (15) 境愛一郎 (2018) 通園バスに対する保育者の認識と保育環境としての可能性. 保育学研究, 56 (3), 380-390.
- (16) 前掲 (11)
- (17) 前掲 (15)
- (18) 原口純子 (1984) バス送迎の諸問題, 幼児の教育, 83 (12), 16-19.
- (19) 無藤隆 (2012) 保育実践と保育環境 (総説), 保育学研究, 50 (3), 4-7.
- (20) 中坪史典 編 (2018) 保育を語り合う協働型園内研修のすすめ, 中央法規.
- (21) 前掲 (20)
- (22) 佐藤郁哉 (2008) 質的データ分析法 原理・方法・理論, 新曜社
- (23) 前掲 (1)
- (24) 前掲 (1)
- (25) 前掲 (13)
- (26) 境愛一郎 (2018) 通園バスの人的環境に関する研究: 非保育者添乗員の乗務意識と役割に着目して, 宮城学院女子大学研究論文集, 127, 1-20.
- (27) 前掲 (15)

謝辞

研究へのご協力を賜りました各園の先生方に心より感謝申し上げます。また、本研究は、日本学術振興会・科学研究費助成金（若手研究：18K13120）による成果の一部であり、ここに記して御礼申し上げます。